



भारत का राजपत्र The Gazette of India

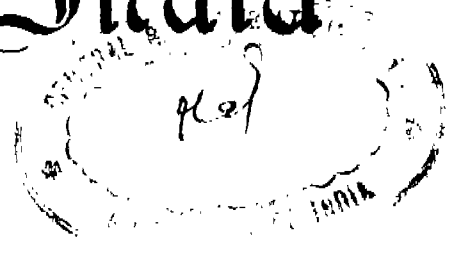
असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY



सं. 345]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, दिसम्बर 27, 2001/पौष 6, 1923

No. 345]

NEW DELHI, THURSDAY, DECEMBER 27, 2001/PAUSA 6, 1923

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 27 दिसम्बर, 2001

सं. टीएएमपी/33/2001-सीओपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 और 49 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा, संलग्न आदेशानुसार कंटेनर जलयानों के लिए प्रस्तावित निर्धारित विंडो सर्विस देने के लिए अतिरिक्त बर्थ किराया प्रभारों की वसूली के संबंध में कोचीन पत्तन न्यास के मामले को बंद करता है।

अनुसूची

मामला सं० टीएएमपी/33/2001-सीओपीटी

कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी)

.....आवेदक

आदेश

(दिनांक 13 दिसंबर, 2001 को पारित)

यह मामला कंटेनर जलयानों के लिए निर्धारित विंडो सर्विस शुरू करने और यह सर्विस देने के लिए अतिरिक्त बर्थ किराया की वसूली के लिए कोचीन पत्तन न्यास (सीओपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के संबंध में है।

2. सीओपीटी ने अपने प्रस्ताव में ऐसे कंटेनर जलयानों के लिए जो अपनी एकल यात्रा के दौरान कोचीन से भिन्न तीन या अधिक पत्तनों पर आते हैं नियत बर्थिंग विंडो उपलब्ध कराने की स्कीम के बारे में बताया है। इस प्रस्तावित स्कीम के अंतर्गत दो कंटेनर बर्थों में से केवल एक बर्थ बर्थिंग विंडो का विकल्प चुनने वाले जलयानों को आबंटित की जाएगी और दूसरी बर्थ का आबंटन केवल 'पहले आओ पहले पाओ' के आधार पर किया जाएगा।

सीओपीटी ने यह भी प्रस्ताव किया है कि विंडो सर्विस का विकल्प चुनने वाली नौवहन लाइनों को एक दिन के बर्थ किराये के बराबर अतिरिक्त किराया प्रभार का या पत्तन पर जलयान के रुकने के कुल बर्थ किराया प्रभारों के 75% का, इनमें से जो भी कम हो, भुगतान करना होगा। यदि दो या अधिक नौवहन लाइनें एक ही बर्थिंग विंडो का विकल्प चुनती हैं तो आबंटन उस लाइन को किया जाएगा जो अतिरिक्त किराया प्रभार के अलावा और अधिक प्रीमियम को उद्धृत करेगी।

3.1 सीओपीटी के प्रस्ताव को मामले के रूप में दर्ज किया गया था और उस पर कार्यवाही निर्धारित परामर्श प्रक्रिया का अनुपालन करके की गई थी। इस मामले में संयुक्त सुनवाई 12 सितंबर, 2001 को सीओपीटी परिसर में की गई थी।

3.2 संयुक्त सुनवाई में प्रयोक्ताओं ने इस स्कीम का विरोध मुख्यतया इस आधार पर किया कि यह केवल सुनिश्चित बर्थिंग के लिए थी और सीओपीटी की ओर से निष्पादन के बारे में कोई आश्वासन नहीं दिया गया था। प्रयोक्ताओं ने जेएनपीटी और एनएसआईटी का उदाहरण भी दिया जहाँ बर्थिंग विंडो को आरक्षित करने के लिए किसी अतिरिक्त प्रभार की वसूली नहीं की जा रही थी। प्रयोक्ताओं ने इस बात का उल्लेख करते हुए कि सीओपीटी मुख्य रूप से भरक (फीडर) जलयान पत्तन था, यह भी अनुरोध किया कि भरक एवं बहु पत्तन जलयानों में कोई अंतर न किया जाए और सभी जलयानों को प्रस्तावित स्कीम में भागीदार बनने की अनुमति दी जाए।

3.3 सीओपीटी ने बताया कि वह नौवहन लाइनों से और परामर्श करने तथा सीएचपीटी एवं जेएनपीटी के ढांचे का अध्ययन करके अपने प्रस्ताव को पुनः तैयार करेगा। उसने यह भी आश्वासन दिया कि वह किसी अतिरिक्त प्रभार की वसूली न करने तथा सुनिश्चित निष्पादन स्तरों के लिए आवश्यक प्रावधान करने तथा निष्पादन न करने/कम करने के लिए शास्ति लगाने का प्रावधान करेगा। तदनुसार यह निर्णय किया गया कि सीओपीटी से प्राप्त होने वाले संशोधित प्रस्ताव पर अंतिम रूप से विचार किया जाएगा।

4.1 बाद में सीओपीटी ने 29 सितंबर, 2001 को सूचित किया कि कोचीन स्टीमर एजेंट्स एसोसिएशन के साथ किए गए विचार-विमर्श में इस मुद्दे पर कोई मतैक्य नहीं हो सका। उसने आश्वासन दिया कि वह प्रयोक्ताओं के साथ एक बार और विचार-विमर्श करेगा और अंतिम निर्णय की सूचना प्राधिकरण को एक पखवाड़े के भीतर दे दी जाएगी।

4.2 तब से सीओपीटी को चार अनुस्माक भेजे जा चुके हैं परंतु उससे अभी तक कोई प्रत्युत्तर नहीं मिला है।

5. सीओपीटी का मामला चूंकि प्रशुल्क मामले के रूप में दर्ज किया गया था अतः इसे अनिश्चित काल तक लंबित रखना उचित नहीं है। साथ ही, जब सीओपीटी स्वयं अपना प्रस्ताव पुनः तैयार करना चाहता है तो उसके मूल प्रस्ताव के आधार पर प्रशुल्क व्यवसाय करने का प्रयोजन भी इससे सिद्ध नहीं होता।

6. उपर्युक्त स्थिति को देखते हुए और सामूहिक विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण इस मामले को वापस लिया मानकर बंद करने का निर्णय करता है। सीओपीटी से यदि संशोधित प्रस्ताव प्राप्त होगा तो उस पर उस समय नये सिरे से विचार किया जाएगा।

एस. सत्यम, अध्यक्ष

[विज्ञापन II/IV/143/2001/असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**NOTIFICATION**

New Delhi, the 27th December, 2001

No. TAMP/33/2001-COPT.— In exercise of the powers conferred by Sections 48 and 49 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby closes the case relating to the Cochin Port Trust for levy of additional berth hire charges for offering the proposed fixed window service for container vessels as in the Order appended hereto.

SCHEDULE**Case No. TAMP/33/2001-COPT****The Cochin Port Trust (COPT)**

- - -

Applicant**ORDER**

(Passed on this 13th day of December 2001)

This case relates to a proposal received from the Cochin Port Trust (COPT) for introduction of fixed window service for container vessels and levy of additional berth hire charges for offering such service.

2. In its proposal, the COPT has detailed a scheme of providing fixed berthing window to container vessels which call at three or more ports other than Cochin during their single voyage. Under this proposed scheme only one berth out of the two container berths will be allotted for vessels opting for berthing window and allotment of the second berth will be exclusively on first-cum-first serve basis. The COPT has also proposed that the Lines opting for window service will require to pay an additional berth hire charges equivalent to one day's berth hire or 75% of the total berth hire charges for the vessel's stay at the port whichever is higher. If two or more Lines opt for the same berthing window then allotment will be to that Line which will quote higher premium over and above the additional berth hire.

3.1. The proposal of the COPT was registered as a case and processed following the consultation procedure prescribed. A joint hearing in this case was also held on 12 September 2001 at the COPT premises.

3.2. At the joint hearing, the users objected to the scheme primarily on the ground that it was only for assured berthing and did not provide any counter assurance from the COPT side on performance. The users also cited the example of the JNPT and NSICT where no additional charge was being levied for reserving berthing window. Pointing out that the COPT was predominantly a feeder vessel port, the users also requested not to distinguish between feeder and multi-port vessels and allow all vessels to participate in the proposed scheme.

3.3. The COPT announced that it would reformulate the proposal after further consultations with the Lines and after studying the set up at the CHPT and the JNPT. It also assured that it would try to avoid levying extra charges and introduce necessary provisions for assured levels of performance and penalty for non / under performance. Accordingly, it was decided that the revised proposal (to be) received from the COPT would be taken up for final consideration.

4.1. Subsequently, the COPT on 29 September 2001 intimated that its discussion with the Cochin Steamer Agents' Association did not yield any unanimous conclusion on the issue. It assured that it would hold another round of discussion with the users and the final outcome would be intimated to the Authority within a fortnight.

4.2. Four reminders have been issued to the COPT since then; yet no response has been received so far.

5. Since the proposal of the COPT has been registered as a tariff case, it is not desirable to keep it pending indefinitely. At the same time, it serves no purpose to order a tariff arrangement based on the original proposal of the COPT when the Port itself wants to re-cast its proposal.
6. In the light of the position explained above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to close the case as withdrawn. If a revised proposal is received from the COPT, it will be considered afresh then.

S. SATHYAM, Chairman
[ADVT III/IV/143/2001/Exty.]